



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 44]

नई दिल्ली, सोमवार, मार्च 31, 2003/चैत्र 10, 1925

No. 44]

NEW DELHI, MONDAY, MARCH 31, 2003/CHAITRA 10, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 26 मार्च, 2003

सं. टीएएमपी/6/2003-टीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण बर्थ किराया वसूल करने की इकाई को 8 घंटे से घटाकर प्रति घंटा करने के तृतीकोरिन पत्तन न्यास के प्रस्ताव का एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार अनुमोदन करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/6/2003-टीपीटी

तृतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी)

आवेदक

आदेश

(मार्च, 2003 के 17वें दिन पारित)

यह मामला बर्थ किराया वसूल करने की इकाई को 8 घंटे से घटाकर प्रति घंटा करने के बारे में तृतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 टीपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित बातें कही हैं :-

- (i) बर्थ किराया वसूल करने की इकाई को 8 घंटे से घटाकर प्रति घंटा करना इस प्राधिकरण द्वारा 1 अप्रैल, 2003 अथवा इससे पहले ऐसी व्यवस्था अपनाने के लिए महापत्तनों को दिए गए विकल्प के अनुसार है।
- (ii) ऐसा बदलाव करने से यातायात की वर्तमान मात्रा पर लगभग 45 लाख रुपए प्रति वर्ष का प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा ; परंतु, इसे पत्तन न्यास को नुकसान होना नहीं माना जा सकता क्योंकि यह ज्यादातर इस प्राधिकरण की नीति पर आधारित है।

- (iii) वसूली की इकाई में इस बदलाव के कारण, जलयान बर्थ किराया प्रभार बढ़ाने के लिए यथाशीघ्र बर्थों को खाली करने के लिए प्रोत्साहित होंगे, इससे प्रतीक्षारत जलयानों को शीघ्र ही स्थान मिल जाएगा। अधिक जलयानों का प्रहस्तन करने से पत्तन को अप्रत्यक्ष लाभ होगा।
- (iv) चेत्रई पत्तन न्यास के दरमान में हाल ही में किए गए संशोधन से यह प्राधिकरण सभी जलयानों के लिए प्रति घंटा आधार पर बर्थ किराया शुल्क अधिसूचित कर चुका है। अतः टीपीटी की प्रतिस्पर्धात्मकता सुनिश्चित करने और इस प्राधिकरण की नीतियों की पुष्टि करने के लिए प्रति घंटा आधार पर बर्थ किराया दर करना आवश्यक है।
- (v) टीपीटी द्वारा परिकलित प्रति घंटा दर 8 से विभक्त वर्तमान दरों के अनुसार है।

2.2 टीपीटी ने दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के लिए जलयानों की विभिन्न श्रेणियों की बर्थ अधिकारिता के लिए निर्गत मानक निर्धारित करने की वर्तमान शर्त को समाप्त करने का प्रस्ताव रखा है।

3.1 इस प्रस्ताव की प्रति विभिन्न संबंधित प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं को टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। विभिन्न प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं से प्राप्त टिप्पणियाँ टीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं।

3.2 इस मामले की संयुक्त सुनवाई 5 फरवरी, 2003 को टीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, टीपीटी और पत्तन प्रयोक्ताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए हैं।

3.3 इस मामले में हुए विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का संकलन संगत पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट (www.tamp.nic.in) पर भी उपलब्ध रहेंगे।

4. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

- (i) इस प्राधिकरण ने जनवरी, 2000 में सभी महापत्तन न्यासों के लिए समान रूप से बर्थ किराया प्रभारों की इकाई तत्कालीन 24 घंटे से घटाकर 8 घंटे की थी। बर्थ किराया वसूली की कम की गई इकाई अब दो वर्ष से अधिक समय से सभी महापत्तनों में लागू है। वसूली की इकाई में और कमी करने के संदर्भ में, इस इकाई को 1 अप्रैल, 2003 से प्रति घंटा आधार पर करने का सैद्धांतिक रूप से निर्णय लिया गया था। तथापि, प्रस्तावित बदलाव पर प्राप्त होने वाली टिप्पणियों का विश्लेषण करने के पश्चात् इस मामले को अंतिम

विचार के लिए लेने का निर्णय लिया गया था। इस संबंध में, यह भी निर्णय लिया गया था कि 1 अप्रैल, 2003 की अंतिम तारीख प्रभार वसूल करने की इकाई में प्रस्तावित बदलाव के लिए अधिकतम सीमा होगी। यदि कोई महापत्तन इस व्यवस्था को 1 अप्रैल, 2003 से पहले भी अपनाने का प्रस्ताव रखता है तो यह निर्णय लिया गया था कि यह प्राधिकरण सभी महापत्तनों के लिए समान रूप से निर्णय लिए जाने की प्रतीक्षा किए बिना ऐसे प्रस्तावों पर विचार करेगा। उल्लेखनीय है कि प्रति घंटा बर्थ किराया दरें चेन्नई पत्तन न्यास में इसके दरमान में पिछले सामान्य संशोधन के साथ पहले ही शुरू की जा चुकी हैं। इस परिप्रेक्ष्य में, इस प्राधिकरण द्वारा सभी के लिए समान रूप से अपनाए जाने वाले आदेश के जारी किए जाने की प्रतीक्षा किए बिना अपनी ओर से प्रति घंटा दर लागू करने का प्रस्ताव लाने की महत्वपूर्ण भूमिका का श्रेय टीपीटी को जाता है।

- (ii) टीपीटी का प्रस्ताव इस मामले पर इस प्राधिकरण की सामान्य सोच के अनुसार ही है। इसके अलावा, वसूली की इकाई में बदलाव से होने वाले राजस्व नुकसान को संभावित अधिक जलयानों के प्रहस्तन से पूरा करने के बारे में कही गई बात सही है। यद्यपि, इस प्राधिकरण द्वारा जोर दिए जा रहे पूर्व स्वीकृत सिद्धांत के अनुसार, केवल प्रदान की गई सेवाओं की सीमा तक ही प्रभार की वसूली उचित है। प्रति घंटा प्रभारों के शुरू होने से 8 घंटे के प्रखंड में केवल कुछ मिनटों के लिए बर्थ अधिग्रहण करने पर भी पूरे 8 घंटे के लिए अदायगी की माँग संबंधी वर्तमान पद्धति निश्चित रूप से समाप्त हो जाएगी।
- (iii) टीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रति घंटा दर वर्तमान 8 घंटा दरों को 8 से विभक्त करने से आई है। इसका अर्थ यह हुआ कि बर्थ किराया वसूल करने की इकाई में बदलाव करने से दरों में कोई वृद्धि नहीं होगी। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण टीपीटी के इस प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।
- (iv) एससीआई ने जलयान के नौद्यालन के लिए तैयार होने का सिग्नल देने के 4 घंटे बाद बर्थ किराया समाप्त करने संबंधी वर्तमान उपबंध में संशोधन करने का सुझाव दिया है। टीपीटी के दरमान में किया गया वर्तमान निर्धारण इस प्राधिकरण द्वारा सभी महापत्तन न्यासों के लिए समान रूप से लिए गए निर्णय पर आधारित है। समान रूप से लिए गए निर्णय से हटने के लिए टीपीटी में कोई आपवादिक स्थिति प्रचलित नहीं है। इसी प्रकार, वरीयता बर्थिंग प्रदान करने के लिए देय शुल्कों के बारे में एससीआई का सुझाव टीपीटी के वर्तमान प्रस्ताव के लिए युक्तिसंगत प्रतीत नहीं होता, क्योंकि वरीयता बर्थिंग शुल्क की पद्धति सरकार के नीति निर्णय से चली आ रही है।
- (v) टीपीटी के दरमान में पिछले सामान्य संशोधन में, टीपीटी से प्राप्त सूचना के आधार पर, दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल करने के प्रयोजन से विभिन्न वस्तुओं के लिए निर्गत मानक शामिल किए गए थे। टीपीटी ने अब इस आधार पर ऐसे निर्गत मानकों को हटाने का प्रस्ताव किया है कि ऐसे मानक केवल कम निष्पादन के कारण जलयानों को लंगरगाह में स्थानांतरित करने के लिए ही लागू किए जाते थे। इसने यह भी तर्क दिया है कि एकसमान निर्गत मानक सभी बर्थों पर लागू नहीं किए जा सकते, क्योंकि विभिन्न बर्थों में उत्पादकता भिन्न-भिन्न है। टीपीटी का यह तर्क उचित प्रतीत होता है, इसलिए दंडात्मक बर्थ किराया वसूल करने के निर्गत मानकों को हटाने के टीपीटी के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।
- (vi) कम निष्पादन के कारण जलयानों को लंगरगाह में स्थानांतरित करने के संदर्भ में, टीपीटी ने सुझाव दिया है कि पृथक स्थानांतरण प्रभार वसूल किया जाए। संयुक्त सुनवाई में, टीपीटी ने इस संबंध में पृथक प्रस्ताव प्रस्तुत करने की सहमति दी थी जोकि हमें अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है। चूंकि, इस कार्यवाही में शामिल मुख्य मुद्दा प्रति घंटा आधार पर बर्थ किराये का निर्धारण करना है, इसलिए स्थानांतरण प्रभारों संबंधी इस मामले पर तब अलग से विचार किया जा सकता है जब टीपीटी अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा।

6. परिणामस्वरूप, समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण टीपीटी के दरमान की बर्थ किराया शुल्कों की अनुसूची में, परिशिष्ट-1 में दिए गए अनुसार, संशोधन अनुमोदित करता है।

7. टीपीटी के दरमान में यह संशोधन 1 अप्रैल, 2003 से प्रभावी होगा।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/02-असाधारण]

परिशिष्ट-1

अध्याय-II, जलयान संबंधी प्रभार, वर्तमान अनुसूची 2.4. और उन पर टिप्पणियाँ हटाकर निम्नलिखित अनुसूचियाँ और टिप्पणियाँ प्रतिस्थापित की जाती हैं :-

2.4. बर्थ किराया शुल्कों की अनुसूची

2.4.1. बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दरें प्रति घंटा	
			तटीय जलयान (रुपयों में)	विदेशगामी जलयान (अमेरिकी डॉलर में)
1.	3,000 जीआरटी तक और उसे शामिल करते हुए	प्रति जीआरटी न्यूनतम	0.10 203.90	0.003 5.998
2.	3,001 से 10,000 जीआरटी तक	- उपर्युक्त - न्यूनतम	0.07 290.95	0.002 8.559
3.	10,001 से 15,000 जीआरटी तक	- उपर्युक्त -	0.09	0.003
4.	15,001 से 20,000 जीआरटी तक	- उपर्युक्त -	0.11	0.003
5.	20,001 से 25,000 जीआरटी तक	- उपर्युक्त -	0.15	0.004
6.	25,001 से 30,000 जीआरटी तक	- उपर्युक्त -	0.16	0.005
7.	30,001 जीआरटी और अधिक	- उपर्युक्त -	0.18	0.005

2.4.2. अन्य जलयानों के लिए बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दरें प्रति घंटा	
			तटीय जलयान (रुपयों में)	विदेशगामी जलयान (अमेरिकी डॉलर में)
1.	टग और बाजों जैसे गै-वाणिज्यिक जलयान	जलयान	26.50	-
2.	तूतीकोरिन पत्तन न्यास के बंदरगाह क्रॉफ्ट नियमों के अधीन पंजीकृत क्रॉफ्ट	- उपर्युक्त -	1.25	-
3.	अन्य क्रॉफ्ट	- उपर्युक्त -	1.75	-
4.	बर्थ खाली करने के लिए उप पत्तन संरक्षक द्वारा दिए गए समय की समाप्ति (नोटिस अग्रिम रूप में कम से कम 12 घंटे पहले दिया जाता है) के पश्चात अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार			
	(i) पहले 12 घंटों के लिए	प्रति घंटा	1623.90	47.920
	(ii) अगले 12 घंटों के लिए	- उपर्युक्त -	3259.40	95.887
	(iii) उसके बाद	- उपर्युक्त -	4888.30	143.807
5.	(i) कार्गो के लदान अथवा उतराई के प्रचालन की प्रक्रिया के दौरान लैश जलयानों के लिए प्रभार	प्रति बार्ज प्रति घंटा	20.66	0.608
	(ii) सुरक्षित फ्लिटिंग क्षेत्र में प्रतीक्षारत बाजों के लिए	- उपर्युक्त -	6.85	0.202
6.	तूतीकोरिन पत्तन के क्षेत्र 'ख' में घाटों के किनारे आ रहे सेलिंग जलयानों और समुद्रगामी स्टीम जलयानों पर बर्थिंग शुल्क			
	(i) लाइटर्स को छोड़कर सेलिंग जलयान	प्रति जीआरटी/ प्रति घंटा	1.15	0.034
	(ii) समुद्रगामी स्टीम जलयान	प्रति जलयान/ प्रति घंटा	14.58	0.429

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दरें प्रति घंटा	
			तटीय जलयान (रुपयों में)	विदेशगामी जलयान (अमेरिकी डॉलर में)
7.	मछलीमार जलयान (ट्रॉलर्स/नौकाएँ)			
	(i) फिंगर जेट्टी पर	प्रति जलयान/ प्रति घंटा	17.03	0.501
	(ii) वीओसी घाट और अतिरिक्त बर्थ पर	- उपर्युक्त -	26.71	0.786
8.	दोहरी बैंकिंग	ऐसा जलयान, जिसे किसी बर्थ पर अधिग्रहण किए हुए अन्य जलयान के साथ दोहरे किनारे पर लगाया जाता है, के संबंध में उस पर अनुसूची 2.4.1. और 2.4.2. में निर्दिष्ट बर्थ किराया प्रभारों का आधा प्रभार्य होगा।		

क्र. सं. 7 पर टिप्पणी :-

कोई भी जलयान जो बर्थ खाली करने के लिए उप संरक्षक/यातायात प्रबंधक द्वारा दिए गए समय (जिसका नोटिस अग्रिम रूप में कम से कम 12 घंटे पहले दिया गया था) की समाप्ति के बाद किसी बर्थ पर अधिग्रहण किए रहता है तो वह निम्नलिखित दरों पर अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार अदा करेगा :-

- पहले दो दिनों के लिए - प्राधिकृत अधिग्रहण के लिए बर्थ किराया प्रभार की दर का चार गुना।
- तीसरे दिन और अनुवर्ती दिनों के लिए - प्राधिकृत अधिग्रहण के लिए बर्थ किराया प्रभार के दर के छह गुना।
- अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार अनुसूची के अधीन देय सामान्य बर्थ किराया प्रभार के अतिरिक्त होगा।

टिप्पणियाँ :

- अवधि की गणना जलयान के बर्थ अधिग्रहण के समय से की जाएगी।
- बर्थ किराया प्रभारों की वसूली बर्थ में वास्तविक ठहराव समय होने के बावजूद प्रत्येक एक घंटे के लिए की जाएगी।
- जलयान के नौचालन के लिए तैयार होने का सिग्नल देने के समय के पश्चात 4 घंटे बर्थ किराया रोक दिया जाएगा। 24 घंटे के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष दंडात्मक बर्थ किराया गलत सिग्नल के लिए वसूल किया जाएगा। बर्थ किराया प्रभार, जोकि तैयार होने की सूचना की प्राप्ति पर 4 घंटे पश्चात रोक दिया गया था, जलयान के नौचालन के वास्तविक समय तक निरंतर चालू रहेगा।
- अतिरिक्त बर्थों, फिंगर जेट्टी और शेलो वॉटर बर्थ, जहाँ घाट क्रेन सुविधा उपलब्ध नहीं है, में बर्थ किए गए जलयान को लागू बर्थ किराया प्रभारों की 20% छूट दी जाएगी।
- सभी तेल वाहक टैंकरों, पेट्रोलियम उत्पादों, बल्क में रसायनों, बल्क में धिकनाई आधारित भंडार से संबंधित वर्गीकरण पर लागू प्रभारों का 125% बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- अति वरीयता/वरीयता बर्थ किराया प्रभार :
 - किसी जलयान को वरीयता बर्थिंग उपलब्ध कराने के लिए, 24 घंटे के बर्थ किराया प्रभारों अथवा बर्थ में वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया प्रभारों का 75% के समकक्ष, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा।
 - किसी जलयान को अति वरीयता देने के लिए, 24 घंटे के बर्थ किराया प्रभारों अथवा बर्थ में वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिकलित बर्थ किराया प्रभारों के 100% के समकक्ष, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा।

- (7) जब विराम के प्रत्येक एक घंटे की अवधि के दौरान किसी जलयान को वी.ओ.सी. घाट से अतिरिक्त बर्थ पर स्थानांतरित किया जाता है तो वी.ओ.सी. घाट पर यथा लागू बर्थ किराया प्रभार उस घंटे की समाप्ति तक लागू रहेगा। उसके बाद, अतिरिक्त बर्थों पर यथा लागू दरें वसूल की जाएंगी। जब किसी जलयान को अतिरिक्त बर्थ से वीओसी घाट पर स्थानांतरित किया जाता है तो यही सिद्धांत लागू होगा।
- (8) लैंश जलयानों/बाजों पर प्रभार :-
- (i) यदि मदर जलयान को घाट के किनारें बर्थ किया जाता है तो अन्य जलयानों पर यथा लागू सभी प्रभार वसूल किए जाएंगे।
 - (ii) यदि मदर जलयान को पत्तन की सीमाओं के अन्दर बाह्य लंगरगाह पर खड़ा किया जाता है तो केवल पत्तन देय वसूल किए जाएंगे।
 - (iii) यदि आंतरिक लंगरगाह में खड़ा किया जाता है तो बर्थ किराये को छोड़कर सभी लागू जलयान संबंधी प्रभार वसूल किए जाएंगे।
 - (iv) बाजों के नौकर्षण प्रभार, उपयोग किए गए क्रॉफ्ट के लिए निर्धारित दरों के अनुसार वसूल किए जाएंगे।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 26th March, 2003

No. TAMP/6/2003-TPT.—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal from the Tuticorin Port Trust about reduction of unit of charging berth hire from 8-hour to hourly basis as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/6/2003 - TPT

The Tuticorin Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 17th day of March 2003)

This case relates to a proposal received from the Tuticorin Port Trust (TPT) about reduction of unit of charging berth hire from 8 hour to hourly basis.

2.1. The TPT has made the following points in its proposal:

- (i). Reduction of unit of charging berth hire from 8 hour to per hour basis is as per the option given by the Authority to the Major Ports to adopt such an arrangement on or before 1 April 2003.
- (ii). The adverse impact on account of such a change over will be around Rs. 45 lakhs per annum at the current volume of traffic; but, the same cannot be considered as a loss to the Port Trust in as much as it is based on the policy of the Authority.
- (iii). Due to this change in unit of charging, vessels will be induced to vacate the berths as early as possible to save berth hire charges, which will pave way for accommodation of the waiting vessels quickly. This will allow an indirect benefit to the Port by means of handling more vessels.

- (iv). In the recent revision of the Scale of Rates of Chennai Port Trust, Authority has already notified hourly berth hire fees for all vessel. Therefore, to ensure TPT's competitiveness as well as to conform to the policies of this Authority, it is necessary to switch over to hourly berth hire rate.
- (v). The hourly rate calculated by the TPT is as per the existing rates divided by 8.

2.2. The existing conditionality prescribing output norms for berth occupancy for different categories of vessels for levy of penal berth hire charges is proposed to be deleted by the TPT.

3.1. A copy of the proposal was forwarded to various concerned users/representative bodies of port users for comments. The comments received from the various users / representative bodies of port users was forwarded to the TPT as feed back information.

3.2. A joint hearing in this case was held on 5 February 2003 at the TPT premises. At the joint hearing, the TPT and the port users have made their submissions.

3.3. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpts of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be available in our website (www.tamp.nic.in).

4. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). This Authority had, in January 2000, reduced the unit of berth hire charges from the then existing 24-hours to 8-hours commonly for all major port trusts. The reduced unit of charging berth hire is already in operation at all the major ports for more than two years now. With reference to further reduction of unit of charging it was decided in principle to reduce the unit to an hourly basis with effect from 1 April 2003. It was, however, decided to take up this matter for final consideration after analysing the comments received on the proposed change over. In this regard, it was also decided that the cut-off date of 1 April 2003 would be an outer limit for the proposed change over in the unit of levying charge. If any major port proposed to adopt such an arrangement even prior to 1 April 2003, it was decided that this Authority would consider such proposals without waiting for a decision to be taken commonly for all the major ports. It is noteworthy that hourly berth hire rates have already been introduced at the Chennai Port Trust along with the last general revision of its scale of rates. In this backdrop, the credit goes to the TPT for taking a proactive role and coming up with a proposal to introduce hourly rate without waiting for a common adoption order to be issued by this Authority *suo motu*.
- (ii). The proposal of the TPT is in line with the general thinking of this Authority on this matter. Further, the point made by the TPT about offsetting any revenue loss due to the change over in the unit of charging by possible handling of more number of vessels is valid.

Even otherwise, in line with the quid pro quo principle emphasised by this Authority, it is reasonable to levy a charge only to the extent of services provided. Introduction of hourly charges will definitely eliminate the present practice of vessels requiring to pay for the full 8 hours even when they occupy the berth only for a few minutes in that block of 8 hours.

- (iii). The hourly rate proposed by the TPT is arrived at by dividing the existing 8-hourly rates by 8. This means, there is no increase in rates on account of the change over in the unit of levying berth hire. That being so, this Authority is inclined to approve the proposal of the TPT.
- (iv). The SCI has suggested an amendment to the existing provision regarding cessation of berth hire after 4 hours of a vessel signaling its readiness to sail. The existing prescription made in the scale of rates of the TPT is based on a decision taken by this Authority commonly for all the major ports. There is no exceptional situation prevailing at the TPT to deviate from the common decision taken. Likewise, the SCI's suggestion about the fees payable for according priority berthing to a vessel also does not appear to be relevant to the instant proposal of the TPT since the practice of levying priority berthing fee flows from a policy decision of the Government.
- (v). In the last general revision of the scale of rates of the TPT, based on the information received from the TPT, output norms for different commodities for the purpose of levying penal berth hire charges were introduced. The TPT has now proposed to delete such output norms on the ground that such norms were applied earlier only for shifting of vessels to anchorage for poor performance. It has also argued that a uniform output norm cannot be applied across all the berths since productivity at different berths varies. The argument of the TPT appears to be reasonable and, therefore, the proposal of the TPT to delete the output norms for levy of penal berth hire is approved.
- (vi). With reference to shifting of vessels to anchorage for poor performance, the TPT suggested that separate shifting charges should be levied. At the joint hearing, it has agreed to submit a separate proposal in this regard which is yet to be received by us. Since the main issue involved in this proceeding is about prescription of berth hire on hourly basis, the case about shifting charges can be examined separately when the TPT files its proposal.

6. In the result, and based on a collective application mind, this Authority approves the amendments to the Schedule of Berth Hire Fees in the scale of rates of the TPT as given in Annex-I.

7. The amendment to the scale of rates of the TPT will come into effect from 1 April 2003.

A. L. BONGIRWAR, Chairman
[ADVT/III/IV/143/02-Exty.]

Annex-I

In Chapter- II, VESSEL RELATED CHARGES, the existing Schedule 2.4. and notes thereon are deleted and substituted by the following schedules and notes:

2.4. SCHEDULE OF BERTH HIRE FEES**2.4.1. SCHEDULE OF BERTH HIRE CHARGES**

Sl. No.	PARTICULARS	Unit	Rates per hour	
			Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessels (in US \$)
1.	Upto and inclusive of 3,000 GRT	Per GRT Minimum	0.10 203.90	0.003 5.998
2.	3,001 to 10,000 GRT	- do - Minimum	0.07 290.95	0.002 8.559
3.	10,001 to 15,000 GRT	- do -	0.09	0.003
4.	15,001 to 20,000 GRT	- do -	0.11	0.003
5.	20,001 to 25,000 GRT	- do -	0.15	0.004
6.	25,001 to 30,000 GRT	- do -	0.16	0.005
7.	30,001 GRT and above	- do -	0.18	0.005

2.4.2. SCHEDULE OF BERTH HIRE CHARGES FOR OTHER VESSELS

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit	Rates per hour	
			Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessels (in US \$)
1.	Non-commercial vessels like tugs and barges	vessel	26.50	-
2.	Craft registered under the Harbour Craft Rules of Tuticorin Port Trust.	-do-	1.25	-
3.	Other Crafts	-do-	1.75	-
4.	Additional Berth Hire Charges after expiry of time given by the Deputy Port Conservator, to vacate the berth.(notice given atleast 12 hours in advance)			
	(i). For the first 12 hours.	Per hour	1623.90	47.920
	(ii). For the next 12 hours.	-do-	3259.40	95.887
	(iii). Thereafter.	-do-	4888.30	143.807
5.	(i). Charges for the Lash vessels during the process of operations of loading or unloading of cargo.	Per barge per hour	20.66	0.608
	(ii) For barges waiting at safe fleeting area	-do-	6.85	0.202
6.	Berthing fees on sailing vessels and sea-going steam vessels coming alongside the wharves at Zone 'B' of the Tuticorin Port.			
	(i). Sailing vessels other than lighters.	Per GRT / Per trip	1.15	0.034
	(ii). Sea going steam vessels.	Per vessel / Per hour	14.58	0.429

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit	Rates per hour	
			Coastal vessel (In Rs.)	Foreign-going vessels (In US \$)
7.	Fishing Vessels (Trawlers / Boats)			
	(i) at finger jetty.	Per vessel / Per hour	17.03	0.501
	(ii) at VOC wharf and additional berth.	- do -	26.71	0.786
8.	Double banking	In respect of a vessel which is double banked with another vessel occupying a berth it will be charged half of the Berth hire charges specified at schedule 2.4.1 and 2.4.2		

Note on Sl.No. 7:

Any vessel which continues to occupy any berth after the expiry of the time given by the Deputy Conservator/Traffic Manager to vacate the berth (notice of which had been given at least 12 hours in advance) shall pay additional berth hire charges at the following rates: -

- (i). For the first two days – At four times the rate of berth hire charges for authorised occupation.
- (ii). For third day and for subsequent days - At six times the rate of berth hire charges for authorised occupation.
- (iii). The additional berth hire charges shall be in addition to normal berth hire charges payable under the schedule.

Notes:

- (1). The period of hour shall be calculated from the time the vessel occupies berth.
- (2). Berth hire charges shall be levied for every one hour irrespective of actual time of stay in the berth.
- (3). Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signalling its readiness to sail. A penal berth hire equal to berth hire charges for 24 hours shall be levied for a false signal. The Berth hire charge, which was stopped after 4 hours on receipt of the readiness intimation, would start without any discontinuance till the actual time of sailing of a vessel.
- (4). Vessel berthed at additional berths, finger jetty and shallow water berth where wharf crane facility is not available will be allowed a rebate of 20% of the applicable berth hire charges.
- (5). All Tankers carrying oil, petroleum products, chemicals in bulk, lube base stock in bulk shall be charged berth hire charges at 125% of the charges applicable to relative classification.
- (6). Ousting Priority/Priority Berth Hire Charges:
 - (i). For providing the priority berthing to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for 24 hours or 75 % of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth, whichever is higher shall be levied.
 - (ii). For providing the ousting priority to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for 24 hours or 100% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth whichever is higher, shall be levied.
- (7). When a vessel is shifted from V.O.C wharf to additional berth during the duration of every one hour of stay, berth hire charges as applicable to V.O.C wharf shall continue to be applied till the expiry of that hour. Thereafter, the rates as applicable to additional berths

shall be levied. The same principle shall be applied when a vessel is shifted from additional berth to VOC wharf.

(8). Charges on lash vessels/ barges:

- (i). If the mother vessel is berthed alongside a wharf, all the charges as applicable to other vessels shall be recoverable.
- (ii). If the mother vessel is anchored at outer anchorage within the port limits, Port dues alone shall be levied.
- (iii). If anchored at inner anchorage, all applicable vessel-related charges excluding berth hire shall be recovered.
- (iv). The charges for towing of barges will be recovered as per the rates prescribed for the craft used.